

Katowice, dnia 19.02.2024r.

Wykonawcy biorący udział w postępowaniu

L.dz.: PKM/199/DKW/02/2024

dotyczy: przetargu nieograniczonego na dostawę 10 sztuk fabrycznie nowych ekologicznych autobusów miejskich, niskopodłogowych dla PKM Katowice Sp. z o.o., znak sprawy pn/01/2024

Zgodnie z art. 135 ust. 2 w zw. z art. 378 ust. 1 ustawy z dnia 11 września 2019r. Prawo Zamówień Publicznych (tj. Dz. U. z 2023r. poz. 1605 z późn. zm.) w związku z pytaniami do treści Specyfikacji Warunków Zamówienia, Zamawiający udziela następujących wyjaśnień:

Pytanie 1:

Zamawiający zawarł informację w załączniku do SWZ w punkcie 30 System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej tj. System ma być kompatybilny z obecnie użytkowaną przez Zamawiającego infrastrukturą teletechniczną i programową. Zapis ten wymaga posiadanie przez nowego dostawcę kodów API do oprogramowania w celach zintegrowania. Jeżeli Zamawiający nie posiada takich kodów, to zapis ten ogranicza zasady konkurencyjności i preferuje jednego tylko poddostawcę systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej. Pytanie 1 Czy zamawiający dopuści system równoważny lub będzie wymagał dostarczenia Systemu DIP z otwartymi protokołami komunikacyjnymi?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dopuszcza system równoważny. Zgodnie z pkt III.7.30 i 31 SWZ Zamawiający wymaga, aby dostawca Systemu Informacji Pasażerskiej w dostarczanych autobusach udostępnił kody API do komunikacji z urządzeniami zabudowanymi w autobusach oraz aplikacji centralnej, na której jest podgląd na mapie wraz z monitorowaniem statusów urządzeń.

Pytanie 2:

Zgodnie z Rozdziałem XVIII pkt 5 SWZ Zamawiający będzie przyznawał punkty ofertom w ramach kryterium "Ocena właściwości tech.- eksploat. (T)" podkryterium T4 w następujący sposób:

T4	Pojemność skokowa silnika	Powyżej i równe 10000 cm ³ – 15 pkt
	(max. 15 pkt)	Poniżej 10000 cm ³ – 0 pkt

Wykonawca wskazuje, że nie istnieje zarówno techniczne, jak i ekonomiczne uzasadnienie dla premiowania pojazdów, które posiadają pojemność silnika powyżej 10.000 cm³. Wykonawca jako koncern posiadający ponad 100-letnią tradycję w produkcji silników spalinowych konsekwentnie i nieustannie prowadzi badania na temat wpływu pojemności silnika na rezultaty (wyniki) spalania paliwa przez autobusy. Wnioski z przeprowadzonych analiz, a także prowadzone badania nad polepszeniem parametrów produktów oraz optymalizacji technologii wykazują jednoznacznie, że pojazdy z silnikiem powyżej 10.000 cm³ nie osiągają lepszych wyników niż pojazdy posiadające pojemność silnika 9.000 cm³.

Wykonawca oświadcza, że posiada wieloletnie doświadczenia z produkcji silników o pojemnościach w zakresie 12.000 cm³ – 6.000 cm³ i na bazie tych doświadczeń zdecydowano, że najbardziej optymalnym rozwiązaniem spełniającym normę Euro 6 jest wyposażenie pojazdów w silniki o pojemności powyżej 9.000 cm³. Zwiększenie pojemności silnika do 10.000 cm³ powoduje zwiększenie masy własnej pojazdu, co bezpośrednio wpływa na ograniczenie liczby przewożonych pasażerów, a także powoduje zwiększenie zużycie paliwa na 100 km. W konsekwencji brak jest podstaw do uznania, że pojazdy o większej pojemności silnika posiadają lepsze cechy jakościowe oraz techniczne, a określone przez Zamawiającego kryterium oceny ofert ma przecież na celu wyłonienie oferty najlepszej ekonomicznie. Również i w zakresie tego kryterium określone kryterium T4 nie jest uzasadnione obiektywnymi potrzebami Zamawiającego i będzie prowadzić do premiowania pojazdów spełniających gorsze parametry jakościowe i użytkowe.

Celem pozacenowych kryteriów oceny ofert jest premiowanie rozwiązań, które są uzasadnione obiektywnymi potrzebami Zamawiającego, i które pozwalają na wyłonienie oferty **najkorzystniejszej ekonomicznie** (oferty, która przedstawia najlepszy bilans jakości do oferowanej ceny).

Opis kryterium oceny ofert w sposób ewidentny narusza zatem określoną w art. 16 pkt 1) ustawy Pzp zasadę równego traktowania wykonawców oraz zasadę uczciwej konkurencji. Krajowa Izba Odwoławcza w wyroku wydanym w sprawie KIO 3046/20 wskazała, że: "postępowanie o udzielenie zamówienia musi być prowadzone tak, aby nie prowadziło do wyłączenia, bez uzasadnionej przyczyny, chociażby jednego wykonawcy z możliwości złożenia oferty, stwarzając korzystniejszą sytuację pozostałym wykonawcom. Stosowanie kryteriów oceny ofert - w przeciwieństwie do warunków - poszerza konkurencję, nie rezygnując jednocześnie z pożądanej jakości. Mnożenie wymagań technicznych, funkcjonalnych i jakościowych w postaci warunków ogranicza konkurencyjność postępowania, pozbawiając wykonawców nie spełniających choćby jednego z warunków możliwości złożenia oferty. Dlatego też wymagania niekonieczne nie powinny stanowić bezwzględnie określonych wymagań minimalnych. Jednak nie należy z nich rezygnować w ogóle, o ile są uzasadnione, lecz sformułować w postaci kryteriów oceny ofert. W zależności od tego, jak bardzo zamawiającemu zależy na spełnieniu poszczególnych wymagań, powinien dać temu wyraz określając wagi poszczególnych kryteriów. Odpowiednie określenie kryteriów i ich wag przy jednoczesnym obniżeniu warunków pozwala na wybór oferty zapewniającej najkorzystniejszy bilans ceny i jakości w warunkach maksymalnie konkurencyjnych."

Wykonawca wnosi o zmianę opisu sposobu oceny ofert w ramach podkryterium T4 w następujący sposób:

T4	Pojemność skokowa silnika	9.000 cm ³ i powyżej – 15 pkt
	(max. 15 pkt)	Poniżej 9.000 cm ³ – 0 pkt

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie 3:

Prosimy o potwierdzenie, że użyte w opisie sposobu oceny ofert "Ocena właściwości tech.-eksploat. (T)" podkryterium T1 sformułowanie "szyba przednia" (szyba czołowa) należy interpretować zgodnie z opisem "szyby przedniej" znajdującej się w Jednolitych przepisach dotyczących homologacji materiałów oszklenia bezpiecznego i ich instalacji w pojazdach (Regulamin nr 43 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ))?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający potwierdza, że sformułowanie "szyba przednia" (szyba czołowa) należy interpretować zgodnie z opisem "szyby przedniej" znajdującej się w Jednolitych przepisach dotyczących homologacji materiałów oszklenia bezpiecznego i ich instalacji w pojazdach (Regulamin nr 43 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ)).

Pytanie 4:

Prosimy o udzielenie odpowiedzi czy w zakresie wymogu opisanego w pkt 8 pkt 9 Opisu Przedmiotu Zamówienia (dalej jako: "OPZ") Zamawiający dopuści zbiorniki paliwa o pojemności min. 245 l pozwalającej na pokonywanie przez autobusy dystansów dziennych o długości do 450 km bez konieczności ich dodatkowego tankowania?

Wykonawca wskazuje, że nowoczesne konstrukcje autobusów charakteryzują się znacznie niższymi parametrami spalania nie wymagającymi stosowania dużych zbiorników paliwa, a zaproponowane dystanse dzienne pozwalają na realizację wszelkich zadań komunikacyjnych ze zbiornikami o pojemności od 245 l.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że na podstawie art. 137 ust. 1 i 2 ustawy Pzp dokonuje modyfikacji SWZ w następującym zakresie:

Pkt III.7 SWZ pkt 7.c) Tabeli - Układ zasilania paliwem**pkt 4 Tabeli - Układ zasilania paliwem - Załącznik nr 2 do formularza ofertowego**

Przed modyfikacją zapis brzmiał:

- c) zbiornik paliwa wykonany z materiału odpornego na korozję: stal nierdzewna, tworzywa sztuczne o pojemności: min. 280l, z zamknięciem błyskawicznym typu „Bartelt”.

Po modyfikacji zapis otrzymuje brzmienie:

- c) zbiornik paliwa wykonany z materiału odpornego na korozję: stal nierdzewna, tworzywa sztuczne o pojemności: min. 245l, z zamknięciem błyskawicznym typu „Bartelt”.

Pytanie 5:

Wykonawca wnosi o zmianę terminu składania ofert o 20 dni. Przygotowanie i skalkulowanie oferty w Postępowaniu w pierwotnym terminie określonym przez Zamawiającego nie jest możliwe lub znacznie ograniczone.

Wykonawca wskazuje, że ze względu na skalę, wielorakość, jak i stopień skomplikowania zagadnień wynikających z prawidłowego opracowania oferty, producenci pojazdów zmuszeni są uzyskać:

- potwierdzenia możliwości realizacji wymaganych rozwiązań technicznych w poszczególnych działach projektowych jak i produkcyjnych,
- oferty poddostawców niezbędnych do kompletacji i złożenia ofert dla firm startujących w tym postępowaniu,
- dokumenty formalne od instytucji kooperujących lub powiązanych z producentami pojazdów, co wpływa na długość trwania okresu przygotowania oferty.

Wydłużenie terminu składania ofert będzie miało wpływ na zwiększenie konkurencyjności w Postępowaniu, a także możliwość uzyskania większej liczby ważnych i prawidłowo skalkulowanych ofert.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ. Termin został ustalony zgodnie z art. 138 ustawy Pzp.

Pytanie 6:

Wykonawca wnosi o wydłużenie terminu realizacji zamówienia. Określony przez Zamawiającego termin 300 dni od daty podpisania umowy jest terminem zbyt krótkim i nieuwzględniającym aktualnej sytuacji rynkowej oraz geopolitycznej. Podkreślić należy, że pojazdy dostarczane w ramach niniejszego zamówienia będą produkowane na potrzeby Zamawiającego przy uwzględnieniu wymagań określonych w dokumentacji przetargowej. Powyższe wiąże się z koniecznością przeprowadzenia skomplikowanego procesu ustaleń przedprodukcyjnych, logistycznych, produkcji, weryfikacji, transportu oraz odbiorów końcowych.

Autobusy będą wyposażane w zaawansowane technologicznie urządzenia pokładowe, systemy informacji pasażerskiej, monitoringu, ŚKUP, systemy kontroli trzeźwości itd. itp., co wiąże się z koniecznością przeprowadzenia skomplikowanych procesów odbiorowych mających na celu dopuszczenie do eksploatacji pojazdów. Wykonanie tych wszystkich bardzo czasochłonnych czynności na bazie doświadczeń z ostatnich dostaw w terminie 300 dni jest niemożliwe do spełnienia zarówno z proceduralnego punktu widzenia, jak i z produkcyjno-logistycznego.

Obecne realne terminy dostaw uwzględniające ciągle niestabilną sytuację płynności łańcuchów dostaw to ok. 12 miesięcy od zawarcia umowy z producentem autobusów.

Wykonawca wnosi zatem o zmianę terminu realizacji zamówienia z 300 dni na 350 dni od daty podpisania umowy.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyraża zgodę na wydłużenie terminu realizacji umowy do 350 dni i dokona modyfikacji SWZ.

Zamawiający informuje, że na podstawie art. 137 ust. 1 i 2 ustawy Pzp dokonuje modyfikacji SWZ w następującym zakresie:

Pkt V.1. SWZ

Przed modyfikacją zapis brzmiał:

1. Wykonawca zobowiązany jest zrealizować zamówienie w nieprzekraczalnym terminie do 300 dni od daty podpisania umowy.

Po modyfikacji zapis otrzymuje brzmienie:

2. Wykonawca zobowiązany jest zrealizować zamówienie w nieprzekraczalnym terminie do 350 dni od daty podpisania umowy.

§3 ust. 1 wzoru umowy – załącznik nr 6 do SWZ

Przed modyfikacją zapis brzmiał:

1. Strony umowy ustalają, że Wykonawca dostarczy Zamawiającemu autobusy będące przedmiotem umowy i przy zachowaniu warunków określonych w tym paragrafie w terminie do 300 dni od daty podpisania umowy.

Po modyfikacji zapis otrzymuje brzmienie:

1. Strony umowy ustalają, że Wykonawca dostarczy Zamawiającemu autobusy będące przedmiotem umowy i przy zachowaniu warunków określonych w tym paragrafie w terminie do 350 dni od daty podpisania umowy.

Zamawiający informuje, że pytania oraz odpowiedzi stają się integralną częścią SWZ i będą wiążące przy składaniu ofert.

Z poważaniem,